

# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH



## Komunikat

### **z badania zdarzenia lotniczego samolotu Piper PA-31P Pressurized Navajo, znaki rozpoznawcze N11WB**

#### **Przebieg zdarzenia**

W sobotę, 5 lipca 2014 r. ok. godz. 16:00 LMT z lądowiska Rudniki k/Częstochowy [EPRU] wystartował samolot Piper PA-31P Navajo o znakach rozpoznawczych N11WB w celu wykonania zrzutu spadochroniarzy. Był to ósmy lot tego samolotu w tym dniu. Na jego pokładzie, prócz pilota, znajdowało się 11 osób: 7 skoczków spadochronowych, 2 pilotów tandemów i 2 pasażerów tandemów. Według jedyne go świadka ocalałego z wypadku, start początkowo przebiegał normalnie, jednak po krótkim czasie dał się wyczuć spadek mocy i brak wznoszenia – w jego ocenie wysokość w momencie zdarzenia wynosiła około 100 m. Pilot w pewnej chwili odwrócił się do osób znajdujących się na pokładzie i zawołał: „Lądowanie awaryjne!” Obecni na pokładzie przyjęli przewidzianą na taką okoliczność pozycję ciała, zaraz potem nastąpił przechył i uderzenie. O godz. 16:11 LMT samolot, przeleciawszy ok. 4200 m od progu pasa, przy znacznym kącie pochyleni i przechylenia, końcówką lewego skrzydła uderzył w konar jabłoni, odłamując go. Odłamaniu uległa także końcówka lewego skrzydła z lotką. Następnie uderzył w ziemię lewym silnikiem, przodem kadłuba i prawym silnikiem. Nastąpiło przy tym oderwanie obu śmigieł (prawe śmigło zostało odnalezione w położeniu zachorągiewkowanym) i oderwanie mocowań kadłuba do skrzydeł. Samolot upadł „na brzuch”, zachowując nadany zderzeniem obrót w lewo z jednoczesnym przemieszczeniem. Zawadził przy tym prawym statecznikiem poziomym o ziemię, co ostatecznie doprowadziło do oderwania kadłuba od skrzydeł i jego przewrócenia na prawy bok, w wyniku czego drzwi wejściowe znalazły się „u góry”. Oderwaniu uległ także prawy statecznik poziomy. Nastąpił znaczny wyciek paliwa z uszkodzonych zbiorników skrzydłowych i wkrótce potem pożar, który objął lewe skrzydło, częściowo lewy silnik

i kadłub prócz części tylnej oraz częściowo prawy silnik i prawe skrzydło w strefie zbiorników paliwa. Mieszkające w najbliższym sąsiedztwie miejsca wypadku osoby, przybyły z pomocą ofiarom wypadku – zdołali pomóc wydostać się z kadłuba trzem osobom. Wszystkie te osoby były poważnie ranne, a dwie z nich także silnie poparzone i tych dwóch osób nie udało się uratować. Rozprzestrzeniający się pożar paliwa uniemożliwił próbę udzielenia pomocy innym osobom w kabinie, dającym jeszcze oznaki życia. W chwili wypadku temperatura otoczenia była wysoka i sięgała ok. 30°C.

Miejsce wypadku: miejscowość Topolów, ul Częstochowska 36, gm. Mykanów.

### **Informacja o statku powietrznym**

Dwusilnikowy, 8-miejscowy dolnopłat o konstrukcji półskorupowej całkowicie metalowej, podwozie chowane trójkołowe z kołem przednim; kadłub ciśnieniowy, szczelny; usterzenie klasyczne. Silniki tłokowe 6-cylindrowe wtryskowe Lycoming TIGO-541-E1A w układzie „bokser” z turbodoładowaniem o mocy 317 kW (425 KM); śmigła trójłopatowe metalowe Hartzell przestawialne w chorągiewkę; zbiorniki paliwa w kesonach skrzydeł i w gondolach silników. Układy sterowania płatowncem linkowe.

Prototyp (w wersji PA-31 Navajo z kadłubem nieciśnieniowanym) oblatany 30 września 1964 r., certyfikat FAA wydany w 1967 r. Wersja z kadłubem ciśnieniowym (cięższym o ok. 600 kg) produkowana od 1970 r. Ogółem wyprodukowano ok. 4000 samolotów PA-31 wszystkich wersji.

W niemodyfikowanej, fabrycznej wersji PA-31P znajdowało się 8 foteli. Samolot, który uległ wypadkowi (nr fabr. 31P-7630005), to zmodyfikowana w czerwcu 2014 12-miejscowa wersja (jeden fotel pilota i dwie ławeczki dla spadochroniarzy wzdłuż kadłuba). W trakcie modyfikacji także usunięto drzwi ciśnieniowe (zastąpione roletką), na zewnątrz kadłuba dodano deflektor przed przednią krawędzią drzwi oraz uchwyt, poręcz i stopień dla skoczków. Skutkiem tej modyfikacji była utrata szczelności kadłuba i przyrost udźwigu/ładunku o ok. 360-380 kg.

## Historia użytkowania samolotu

Rok/data	Znaki rozp.	Operator/Właściciel/Uwagi
1976	N57531	Nowo wyprodukowany w Piper Aircraft jako 8-miejscowy
1976-05-28	N57451	Wystawione pierwsze świadectwo zdatności do lotu [CofA]
Od 1976-06-03	N57351	Western Automotive Company Inc., Oakland, CA [pierwszy właściciel]
Od 1977-03-17	N666ER	J.L.Evans and C.W.Reeves [służył jako zastaw bankowy]
Od 1985-03-27	N666ER	E.R. Leasing Co (spółka J.L.Evans and C.W.Reeves)
Od 1985-03-28	N666ER	Jobe Ski Corporation, Redmond, WA
1985-10-08	N666ER	Wydane nowe CofA
Do 1987-05-04	N666ER	Jobe Ski Corporation, Redmond, WA
Od/do 1987-05-04	N666ER	Elcon Finans Nord AS
Od 1987-05-04	N666ER	Aircraft Sales of California Inc, Hygiene, COLO
1987-05-11	N666ER N11WB	Indiana Texas Aircraft Sales (Wg książki płatowca nr 1 od tej daty nosił znaki rozpoznawcze N11WB [rozbieżności w zapisach])
Czerwiec 1987	N11WB	Baystone Construction Inc. and Brad Razor Buick Inc., IN [służył jako zastaw bankowy]
1989-02-11	N11WB	Edgewater Financial Group [Ostatni zapis w książce płatowca nr 1]
1989-09-18	N11WB	RR Investments Inc DBA Million Air [data nabycia]
1990-03-19	N11WB	Corporate Skyways Inc [data nabycia]
1990-04-06	N11WB	Land Co Realty NC [data nabycia]
1990-06-25	N11WB (N404WB B)	Land Co Realty NC (Ponownie zarejestrowany (?) – miał czasowo specjalne znaki rozpoznawcze N404WB, służył jako zastaw bankowy)
Kwiecień 1995	N11WB	Ralph Lowry Aircraft Sales Inc, Newton, KS (firma wielokrotnie sprzedawała samolot kolejnym właścicielom, odkupywała go i zastawiała w różnych bankach)
Sierpień 1995	N11WB	Gravlee & Assoc., Tulsa, OK [Modyfikacja awioniki]
1998-10-22	N11WB	Hunsberger Terry R., Garden City
Maj 2002	N11WB	Sprzedany ICM Inc, Houma, LA przez Ralph Lowry Aircraft Sales Inc, Newton, KS
Styczeń – listopad 2002	N11WB	ICM Inc, Colwich, KS
Marzec 2004	N11WB	Ralph Lowry Aircraft Sales Inc, Newton, KS – przewłaszczenie na Intrust Bank NA, Wichita, KS (jedno z wielu!)
2004-03-16	N11WB	K-Air LLC, Houma, LA
2007-04-14	N11WB	Rejestracja zawieszona
2007-05-04	N11WB	Hicks W.W., Hobbs, NM
Listopad 2007	N11WB	TFH LTD Co., Hobbs, NM
2008-08-01	N11WB	Ostatni zapis w książce płatowca nr 2
2012-06-16	N11WB	Rejestracja zawieszona
2012	N11WB	Przegląd techniczny/przegląd zgodności
Od 2012-05-23	N11WB	Wandoo Aviation LLC, Mount Pleasant, SC
Od 2014-04-23	N11WB	Larsen C., Merrimack, NH
Kwiecień 2014	N11WB	ChartAir, Warszawa (użytkownik: szkoła spadochronowa OMEGA) Sprzedany i sprowadzony lotem do Polski bez przerejestrowania
Czerwiec 2014	N11WB	Przebudowany w Polsce wg nieokreślonej dokumentacji na wersję 12-miejscową do wywozu spadochroniarzy [utrata szczelności konstrukcji kadłuba]
2014-07-05	N11WB	Zniszczony w wyniku wypadku w m.Topolów

**Wykaz wykonanych lub trwających badań i analiz oraz czynności:**

- analiza dokumentacji samolotu,
- analiza użytkowania samolotu,
- analiza obsługi technicznej samolotu,
- analiza pilotażowa,
- wieloetapowe badanie techniczne samolotu (płatowiec, silniki, śmigła) z udziałem:
  - polskiej certyfikowanej wg. Part 145 organizacji obsługowej,
  - amerykańskiej Narodowej Rady Bezpieczeństwa w Transporcie - NTSB (odpowiednik PKBWL), która nadzoruje i autoryzuje badania wybranych elementów silnika wykonywanych na terenie USA,
  - producenta śmigła firmy Hartzell (badanie wykonywane w Polsce),
- bieżąca współpraca z NTSB w zakresie nadzorowanych przez nią badań technicznych,
- analizy otrzymywanych cząstkowych wyników badań technicznych,
- badanie paliwa i naziemnego urządzenia przepompowującego.

mgr inż. pil. dośw. Andrzej Pussak - przewodniczący zespołu badawczego